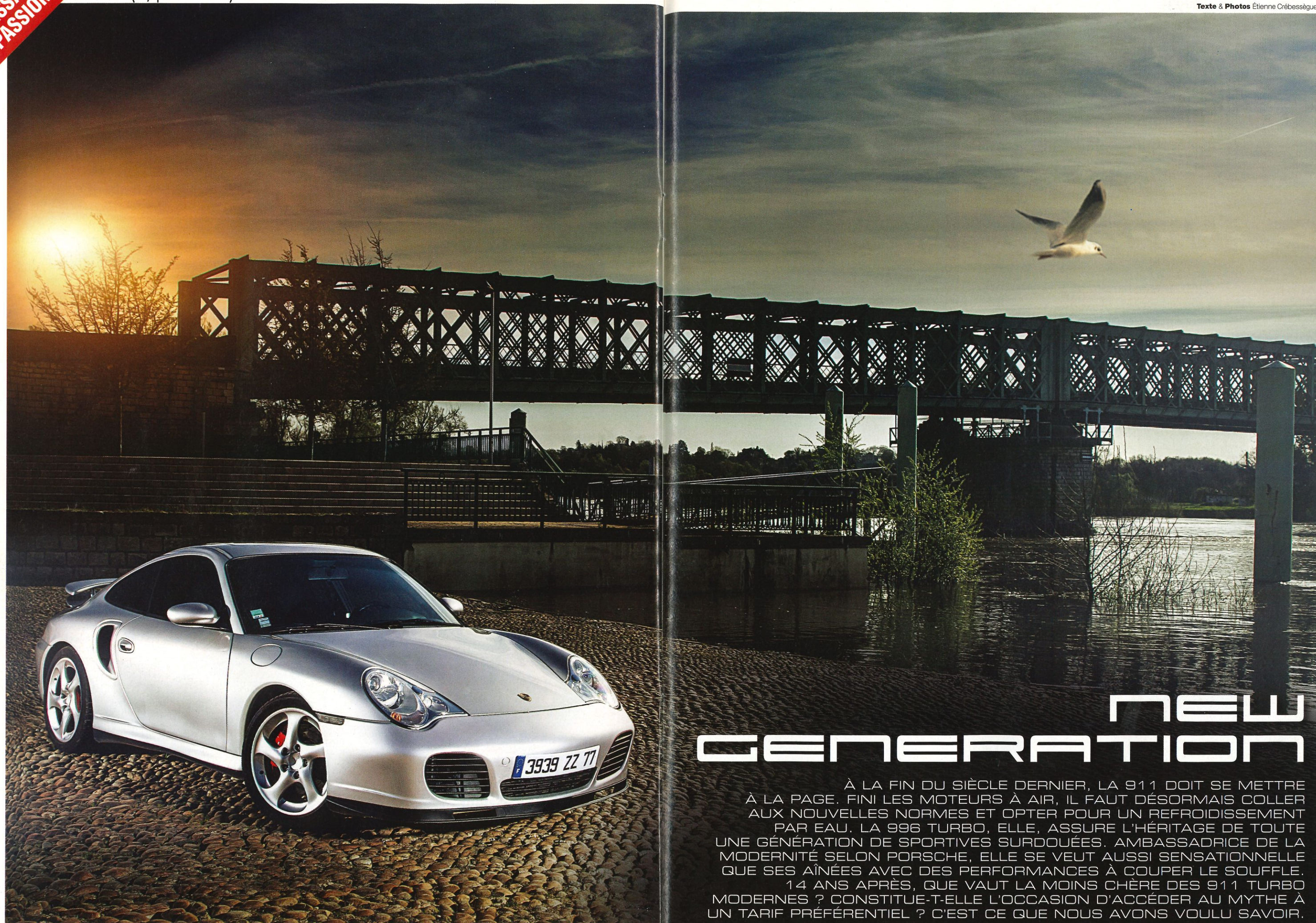




NEW GENERATION

À LA FIN DU SIÈCLE DERNIER, LA 911 DOIT SE METTRE À LA PAGE. FINI LES MOTEURS À AIR, IL FAUT DÉSORMAIS COLLER AUX NOUVELLES NORMES ET OPTER POUR UN REFROIDISSEMENT PAR EAU. LA 996 TURBO, ELLE, ASSURE L'HÉRITAGE DE TOUTE UNE GÉNÉRATION DE SPORTIVES SURDOUÉES. AMBASSADRICE DE LA MODERNITÉ SELON PORSCHE, ELLE SE VEUT AUSSI SENSATIONNELLE QUE SES AÎNÉES AVEC DES PERFORMANCES À COUPER LE SOUFFLE.

14 ANS APRÈS, QUE VAUT LA MOINS CHÈRE DES 911 TURBO MODERNES ? CONSTITUE-T-ELLE L'OCCASION D'ACCÉDER AU MYTHE À UN TARIF PRÉFÉRENTIEL ? C'EST CE QUE NOUS AVONS VOULU SAVOIR.

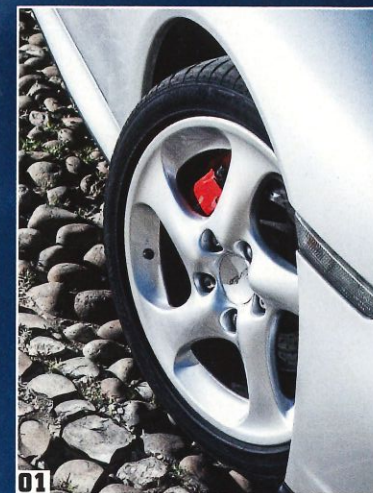


Des chronos de rêve, une sonorité brutale et un look radical, voilà comment on définissait la 911 Turbo jusqu'à la 993. Avec la 996, la donne change. La diva se veut plus sage et surtout beaucoup plus classe. Finis donc les ailes et l'aileron démesurés, on se rapproche désormais des GT haut de gamme. Une réelle désillusion pour les puristes de la 930 mais une mise à la page essentielle. Les automobilistes aspirent à plus de discrétion à l'aube du nouveau millénaire. Mais qu'on se rassure, les performances sont toujours de la partie. La Turbo nouvelle génération n'a pas usurpé son identité. 0 à 100 km/h en seulement 4s, 1000 mètres DA en 22,9 s... nous sommes bien à bord d'un missile supersonique.

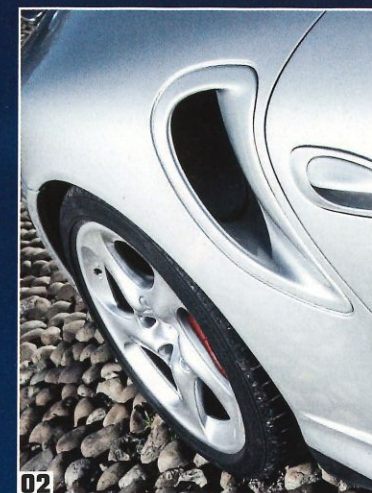
TOUT UN PROGRAMME

Esthétiquement, elle se distingue de la Carrera 4 par quelques appendices bien à elles. Il suffit de regarder le bouclier pour s'en rendre compte. Affûté et aiguisé, il

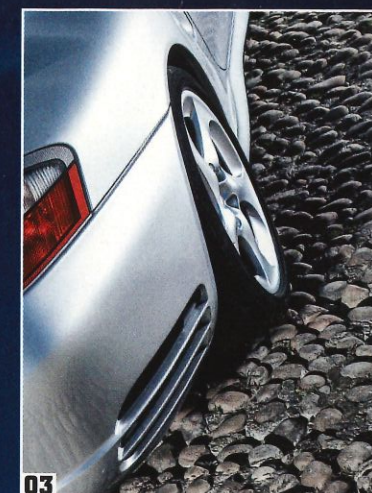
semble prêt à dévorer le bitume. Il intègre de larges entrées d'air qui assurent un refroidissement efficace des freins et des radiateurs. Les plus observateurs auront également remarqué un capot redessiné afin de garantir un appui supplémentaire à haute vitesse. Haute vitesse toujours, l'aileron se lève électroniquement à 120 km/h et le CX a été amélioré par rapport à la génération précédente (0,32 contre 0,36). Si la carrosserie vient tout simplement de la Carrera 4, elle est dotée ici d'ailes larges (6,5 cm) afin de recouvrir l'essieu (plus large lui aussi de 4 cm). Dans l'opération, elles ont gagné des écopes latérales pour refroidir les entrailles de la bête. Au niveau de la liaison au sol, là encore, on a pioché dans la banque d'organes de la Carrera 4. La suspension est toutefois plus courte de 2,5 cm tandis que les ressorts et la barre anti-roulis ont été améliorés. Certes, on reste assez loin de la radicale GT3 mais l'ensemble assure un parfait compromis entre confort et performances. La belle repose sur des jantes en 8x18" et 11x18" dites à branches creuses (plus de légèreté sans



01



02



03

perdre en robustesse), chaussées de pneumatiques 285/30 ZR 18 et 295/30 ZR 18. Notons qu'en 2000 Porsche recommandait les Bridgestone S02 et les Pirelli P-Zero Asimetrico. Derrière les roues, on retrouve un système de freinage ultra performant destiné à garantir une sécurité à toute épreuve. Les disques en 330x34 mm à l'avant et 330x28 mm à l'arrière sont montés sur des étriers encore plus imposants que sur la GT3 ! C'est dire. Ajoutez à cela le système ABS Bosch 5.7 (dernier cri à l'époque) et vous n'aurez aucune frayeur à jouer de la pédale de droite. Sous le capot, on a coutume de dire que ce 6 cylindres à plat est refroidi par eau et par air. C'est partiellement juste. Dans la réalité, la culasse et les cylindres sont effectivement tempérés par l'eau, mais tout le bas moteur est refroidi par l'huile. Ce nouveau mode de fonctionnement diffère fondamentalement des précédentes mécaniques de la 911. Mais Porsche n'a pas eu le choix. Techniquement, le concept du moteur est un mix entre la GT1 et la GT3 993. Le design est similaire, mais toutes les pièces ont été modifiées.

BANQUE D'ORGANES MAISON
Pour le comprendre, il suffit de se pencher quelques instants sur le carter de protection de la chaîne. Il vient de la GT1 mais est en aluminium au lieu d'être en magnésium. Idem au niveau des têtes. Elles sont identiques à la GT1, mais sont associées à un deuxième système d'alimentation en air. L'ensemble vilebrequin/bielles, lui, vient de la 993 et les tendeurs de la 959. En clair, le moteur n'a pas changé fondamentalement de conception, mais les organes ont été mis à jour. Ceci explique que l'alésage et la course restent de 100 mm x 76,4 mm. Bien que plus large, l'auto possède un compartiment moteur plus étroit. Le double turbo KKK K27-64 (un pour 3 cylindres) est donc plus proche du bloc. Le dispositif de 4 soupapes par cylindres a bien évidemment nécessité l'adaptation d'injecteurs plus volumineux. Inutile de se creuser la tête, on a simplement emprunté ceux de la GT3 qui correspondent exactement aux besoins souhaités. Dans la foulée, les

01 Le système de freinage est plus imposant que sur la GT3.

02 Les prises d'air dans les flancs sont bien évidemment de la partie pour refroidir la bête.

03 Pas de Turbo Look, mais les ailes ont quand même été élargies.



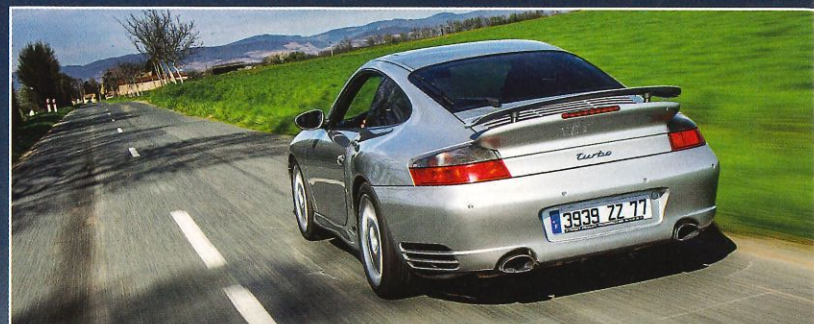
+ Performances
- Fiabilité
- Tenue de route

- Sonorité de l'échappement étouffée
- Habitacle un peu austère
- Pas de Turbo Look

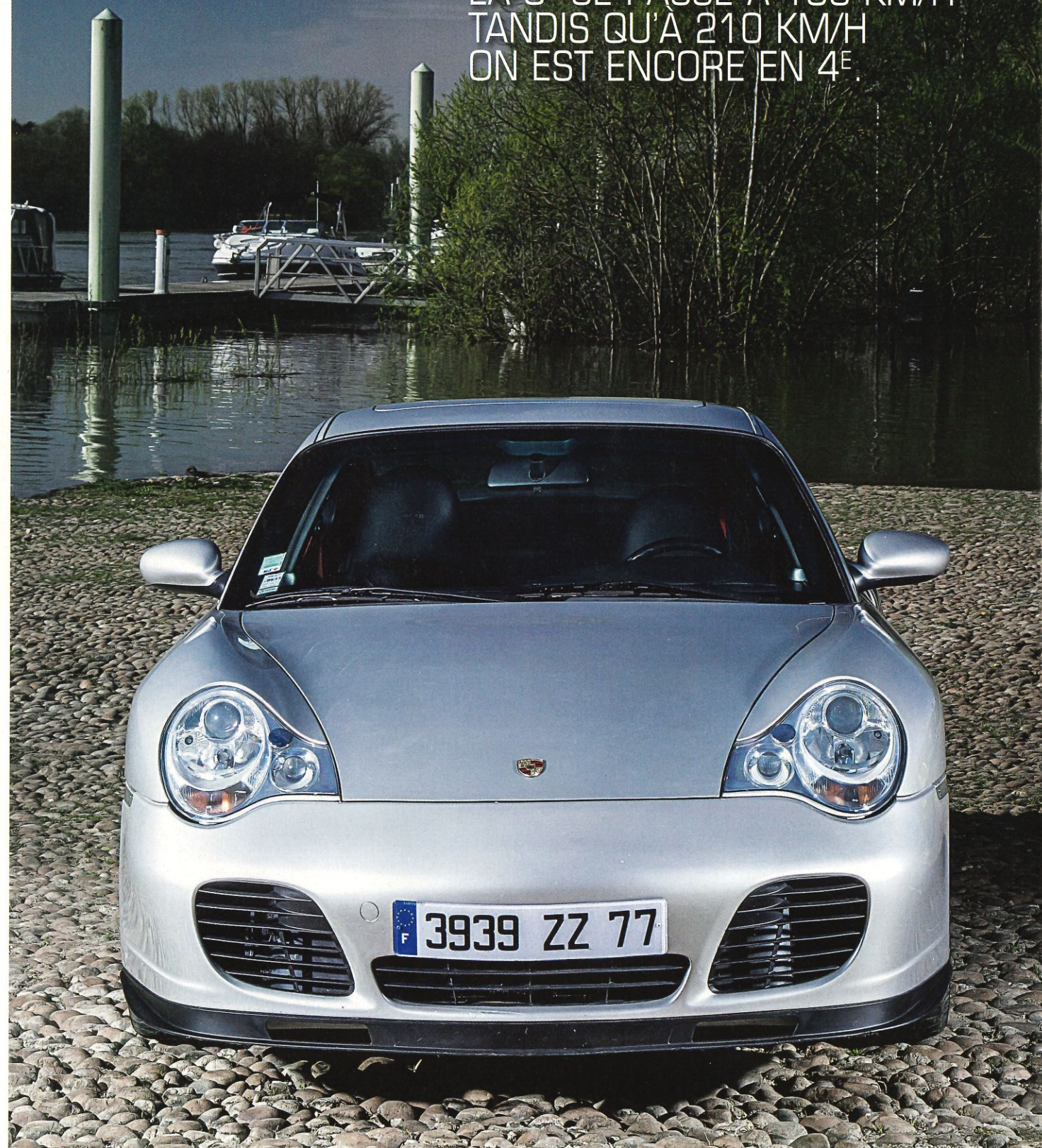
LE MOTEUR GRONDE
DANS NOS OREILLES ALORS
QU'EXTÉRIEUREMENT
IL EST FORTEMENT ATTÉNUÉ
PAR LES ÉCHAPPEMENTS.



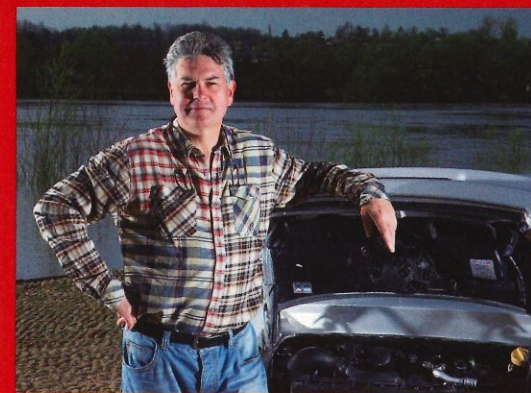
L'instrumentation est claire, lisible et complète.



LA 3^E SE PASSE À 160 KM/H
TANDIS QU'À 210 KM/H
ON EST ENCORE EN 4^E.



PROPRIÉTAIRE. André Lassagne
« FABULEUSE »...



André, parlez-nous de vos précédentes Porsche.

■ C'est ma première. Depuis la sortie de la 930, j'ai toujours rêvé de rouler en 911 Turbo. Avec le temps, j'ai pu concrétiser cela à partir de la 5^{ème} génération.

Pourquoi une 996 et pas une 993 par exemple ?

■ Disons que la 996 correspondait plus à ma philosophie au moment de l'achat. Je cherchais un véhicule confortable avec une parfaite finition de l'habitacle. Bref, une voiture chaleureuse à conduire « type GT » et moins brute de décoffrage comme la 993. Et puis, à sa sortie, la presse d'époque était unanime et la qualifiait de machine à sensations.

Avez-vous rencontré des soucis depuis que vous l'avez eu ?

■ Aucun. Elle ne m'a jamais fait de mauvaises surprises. Achetée en 2008, elle a encore toute sa forme. C'est une auto que je soigne particulièrement et qui me sert pour les balades du week-end.

Que préférez-vous le plus sur la 996 Turbo ?

■ Tout. Son confort, la violence de ses accélérations, sa tenue de route. Elle est fabuleuse. C'est même frustrant de ne pas pouvoir l'exploiter réellement avec la répression routière actuelle. Elle a tellement à donner à son pilote...

À l'inverse, que détestez-vous ?

■ La sonorité de l'échappement que je trouve un peu étouffée par rapport aux précédentes 911. À part ça, absolument rien.

Avez-vous déjà réfléchi à une prochaine Porsche ?

■ Je souhaite mettre en vente ma Turbo pour acquérir un cabriolet. Je préfère rouler différemment pour les raisons précitées. J'hésite encore entre une 4S et le nouveau Boxster. À voir...

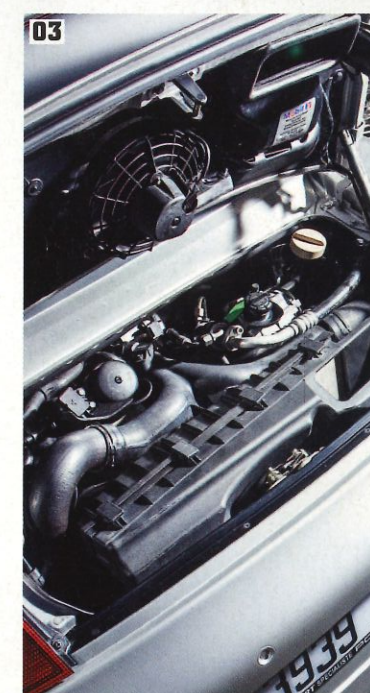
NB : Ce véhicule est actuellement à vendre chez GT Sport dpt 69), plus d'infos au 04 74 07 69 73.

ressorts des soupapes ont été épaissis pour permettre une fermeture exemplaire tandis que le système Vario-Cam Plus assure une levée variable des soupapes d'admission, optimise la puissance et le couple. Une opération qui a parfaitement fonctionné à la vue des résultats. Au final, on obtient 12 ch de plus que la 993 Turbo avec 420 ch à 6000 tr/min soit 116,7 ch litre. Excellent. Et le meilleur est pour la suite...Le couple de 560 Nm est équivalent à la Turbo S et il est disponible constamment entre 2700 et 4600 tr/min. Autant dire que les dépassements à allure de croisière ne sont vraiment qu'une formalité. Il suffit d'appuyer sur la pédale de droite pour mettre tout le monde d'accord sans rétrograder. Dans l'habitacle, l'ambiance est plus glaciale. Il n'empêche que l'ensemble est de bonne facture avec une sellerie entièrement en cuir et des matériaux d'excellente qualité. Le volant reste assez classique, mais devance une instrumentation pleine d'informations. C'est une Porsche Turbo, le contraire aurait été intolérable. À gauche de la console deux boutons importants : le premier déconnecte le PSM, le second actionne l'aileron télescopique. Au rayon des gadgets utiles, la commande du coffre et du capot moteur se fait électroniquement à gauche du siège conducteur.



FICHE TECHNIQUE
911 (TYPE 996) TURBO

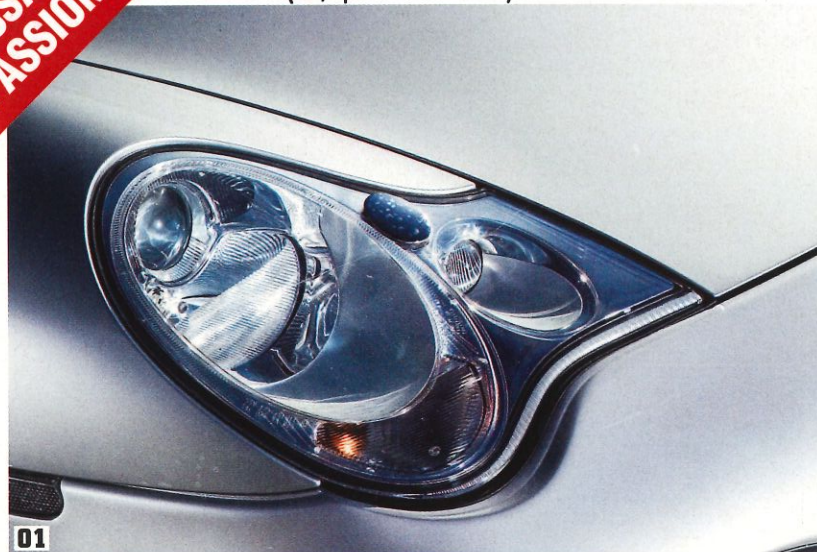
MOTEUR	
TYPE	6 cylindres à plat
DISPOSITION	Porte à faux arrière
ALIMENTATION	Gestion Bosch Motronic
SURALIMENTATION	2 turbos (1.80 bar) + 2 intercoolers
DISTRIBUTION	2 doubles arbres à cames en tête
NOMBRE DE SOUPAPES	24
ALÉSAGE & COURSE	100.0 x 76.4 mm
CYLINDRÉE	3600 cm³
COMPRESSION	9.4
PUISSANCE	420 ch à 6000 tr/min
COUPLE	57.0 mkg à 2700 tr/min
TRANSMISSION	
TYPE	Intégrale
BOITE DE VITESSE	6 rapports
ÉQUIPEMENT EN SÉRIE	Antipatinage, ESP
CHÂSSIS	
DIRECTION	crémaillère assistée
SUSPENSIONS AV	Pseudo McPherson
SUSPENSIONS AR	Multibras
FREINAGE	
AV/AR	Disques ventilés perforés (330mm)
ABS	Série
PNEUMATIQUES	
AVANT	225/40 ZR18
ARRIÈRE	295/30 ZR18
DIMENSIONS ET POIDS	
LONGUEUR	443 cm
LARGEUR	183 cm
HAUTEUR	130 cm
POIDS	1554 kg
PERFORMANCES	
VITESSE MAX	306 km/h
0 à 100 KM/H	4 sec
0 à 160 KM/H	9.2 sec
0 à 200 KM/H	14.8 sec
400 MÈTRES DA	12.7 sec
1000 MÈTRES DA	22.9 sec



01 Pour trancher avec le noir de l'habitacle, quelques touches monochromes sont les bienvenues.

02 L'univers est un peu glaciale, mais le mixe entre sport et raffinement est parfait.

03 420 ch à 6000 tr/min, voilà les prétentions du 3600 cm³.



01



02

01 Les optiques sont caractéristiques de la 996.

02 Les codes génétiques ont été conservés...

03 Le volant offre une bonne prise en mains, mais reste simple.

04 Le spoiler avant intègre de larges prises d'air pour refroidir efficacement les freins et les radiateurs.



03

UN MONSTRE EN LIBERTÉ

Une fois lâchée sur route, la 911 Turbo se montre redoutable. Mais n'allez pas croire par là qu'elle soit sélective. À allure réduite sur petites nationales elle sait se faire sage comme en ville où l'on peut même rester en 4^{ème} à faible allure ! Là où elle excelle, c'est quand elle attaque. En 4^{ème} à 40 km/h pas besoin de rétrograder. Il suffit d'accélérer et l'auto part comme un boulet de canon. Derrière, le moteur gronde dans nos oreilles alors qu'extérieurement il est fortement atténué par les échappements. Je sais, c'est le prix à payer pour satisfaire les nouvelles normes, mais quel dom-

L'AVIS DU PRO

Pascal Germain, directeur de GT Sport, spécialiste indépendant Porsche près de Lyon.



Pascal Germain, on a coutume de dire que la 996 Turbo est fiable. Est-ce vrai ?

Tout à fait. Si l'entretien est régulier et la mécanique respectée, elle peut atteindre sans problème les 200 000 km. Les turbos sont d'une conception ancienne et restent ultra fiables. Disons que c'est une voiture sans gros soucis. Parmi les faiblesses, on peut cependant noter l'assistance d'embrayage qui donne parfois des signes de fatigue. Ça se traduit par une pédale spongieuse. Le kit coûte 700 euros. Comme pour l'ensemble de la gamme 996, le silentbloc de bras inférieur se décolle. Dans ce cas il faut prévoir de changer entièrement les pièces (365 euros). On peut aussi constater parfois une défaillance du débitmètre d'air et des fuites sur les radiateurs avant. Pour chacun d'eux, il faut compter 568 euros.

À titre indicatif, combien coûtent un embrayage et un turbo ?

Pour l'embrayage, le kit complet est affiché à 1 700 euros. Le turbo, lui, à 3 165 euros. À cela, il faut rajouter la main-d'œuvre. Mais une fois de plus, il est très rare de devoir changer ces pièces. Si l'auto à moins de 120 000 km et que le conducteur respecte l'auto (montée en température...) il n'y a rien à craindre.

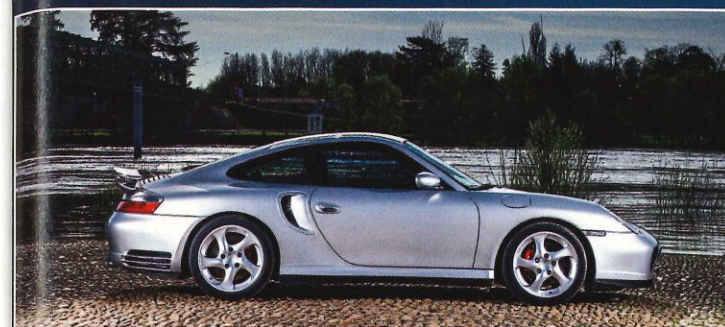
Pouvez-vous nous détailler les programmes de révision ?

La petite révision doit se faire tous les 2 ans ou 20 000 km. Chez GT Sport, l'opération coûte 375 € TTC. Il est par ailleurs essentiel de procéder à une révision plus approfondie tous les 40 000, 80 000 et 120 000 km. Nous la facturons 890 euros. Tous les deux ans, il faut prévoir de changer le kit de freins et la courroie d'accessoires à 80 000 km. Tout ceci est préconisé par Porsche. Par contre, la marque conseille une vidange de la boîte tous les 160 000 km. Ça me paraît assez lointain. Mieux vaut la faire aux alentours des 120 000 km.

CONTACT : GT Sport / www.gtsport.fr
69400 Villefranche-sur-Saône / 04 74 07 69 73

mage... Si on met de côté cette carence, la 996 Turbo est riche en sensations. Pied au plancher, elle vous plaque au siège. Moins sauvagement que la 993, mais l'effet est bien là. La 3^{ème} se passe à 160 km/h tandis qu'à 210 km/h on est encore en 4^{ème}. Sur autoroute allemande, elle se montre teigneuse. À 260 km/h sur le 6^{ème} rapport elle relance davantage ! Inépuisable ! D'autant qu'à 6 750 tr/min, elle a encore toute sa puissance alors que les versions antérieures avaient tendance à s'essouffler à l'approche de la zone rouge. On est finalement limité par la visibilité humaine (l'effet tunnel) plus que par les performances. Sur les parcours sinueux, elle se révèle très précise. Les têtes d'épingle se passent à allure déraisonnable et l'auto garde bien sagement sa trajectoire. Aucune dérobade, les passages se font au cordeau et les aspérités du bitume sont parfaitement gommées. Plus on attaque et plus on est en confiance. Le confort reste absolu, l'auto est vissée sur un rail comme une TGV lancé à 300 km/h. Il n'y a vraiment qu'en déconnectant le PSM qu'on arrive à partir de l'arrière en passant à une vitesse isolante sur revêtement mouillé.

Nos plus vifs remerciements à Pascal Germain (GT Sport) qui a pu concrétiser pour nous cet essai et à André Lassagne pour la mise à disposition de son superbe véhicule.



04

LES VIRAGES EN ÉPINGLE SE PASSENT À ALLURE DÉRAISONNABLE ET L'AUTO GARDE BIEN SAGEMENT SA TRAJECTOIRE.

LA COTE DE L'OCCASION

La 996 est la Turbo moderne la moins chère. Avec deux générations de retard, elle constitue l'occasion d'accéder au mythe sans dépenser des sommes astronomiques. Comptez 34 000 euros pour un modèle dans un état moyen, 8 000 euros de plus pour un exemplaire en bel état. Les plus belles 996 Turbo, elles, peuvent prétendre à 53 000 euros.



Passez les 120 km/h, l'aile télescopique est de sortie. Seule vraie ombre au tableau la sonorité étouffée des échappements.